

Elbilen NEVS 9-3

NEVS-brevet tisdag 8 januari

1. **Bra USA-siffror för Volvo Cars**
2. **Geely visar coupésuv baserad på Volvo**
3. **Provkörning av Honda CR-V Hybrid AWD 184 hk**
4. **Nya siffror: Tesla har fått ordentlig fart på Model 3-leveranserna**
5. **Geely och CATL inleder batterisamarbete**
6. **EU riskerar bli beroende av Kinas batterier**
7. **Hållare för automobilskatten**
8. **Koncept för självparkering och trådlös laddning av elbil**
9. **Daniel Helldén har försökt mörka kritisk rapport om miljözoner**
10. **Volvo reserverar 7 miljarder för kostnader kopplat till avgassystem**
11. **ATM, Milanos kollektivtrafikföretag blir helt elektriskt**
12. **Fartyg med tusentals bilar driver omkring på Stilla havet**
13. **Porsches hemliga prototyper, superlågvikt, suvcabriolet och en speedster**
14. **Provkörning av Citroën DS 23 Pallas**
15. **Auktion på klassisk bil**
16. **Varsamt använd!**
17. **Grattis Toyota Land Cruiser!**
18. **Avslöjat – svenska investerare i Formel 1**
19. **Michael Schumacher fyller 50 – här är familjens uttalande**

DagensNäringsliv.se

1. Bra USA-siffror för Volvo Cars

TT 03 jan 2019

Volvo Cars försäljning i USA går bra. I december månad i fjol sålde bolaget 8 826 bilar. Under hela 2018 såldes 98 263 fordon, en ökning med 20,6 procent jämfört med året innan.



Under 2018 sålde Volvo Cars 20,6 procent mer fordon i USA jämfört med året innan.

"2018 visade sig bli vårt bästa år på ett decennium", säger Volvo Cars USA-chef Anders Gustafsson i ett pressmeddelande.

Bolaget öppnade också sin första fabrik i USA under fjolåret.

Även Volvo Cars i Kanada hade ett bra år. Under 2018 såldes 9 217 fordon, en ökning med 30 procent jämfört med året innan.

2. Geely visar coupésuv baserad på Volvo

Mattias Rabe 2 januari 2019

I dag har Geely, Volvos ägare, släppt första bilderna på en helt ny och slank suv som för tillfället heter FY11. Den är byggd på CMA-plattformen som XC40 redan baseras på.



Fyra bilder har Geely i dag släppt, mörka bilder som ändå ganska tydligt visar upp märkets senaste i suv-genren – en coupésuv à la BMW X4, skulle man kunna beskriva den. Till bilderna hör ett kort pressmeddelande som beskriver bilen som en uppvisning i Geelys sportiga avsikter, med en bred och säker hållning, nyformad ”Universal Grill” och DRL-ljus som sägs ge bilen en stark känsla av ett kattrovdjur.

Denna coupésuv har ännu inget officiellt namn men betecknas för närvarande FY11, det vill säga företagets interna utvecklingsnamn. Bakom formerna står flera av Geelys designstudios runt om i världen men huvudansvarig har Peter Horbury varit, tidigare Volvos designchef men som numera är designansvarig hos just Geely.

FY11 har fler Volvo-anknytningar än Peter Horbury, den är nämligen byggd på CMA-plattformen som har utvecklats av CEVT i Göteborg, det vill säga Volvos och Geelys gemensamma projekt som påbörjades för några år sedan. CMA-plattformen är samma arkitektur som XC40 står på, det gör FY11 till syskonbil till XC40, tekniskt sett.

I våras visade Geely upp konceptbilen Bo Rui GE som innehöll en hel del designelement som nu finns på FY11. Konceptbilen innehöll en Volvo-utvecklad mildhybriddrivlina med en trecylindrig 1,5-litersbensinare som huvudsaklig drivkälla. Om FY11 i produktionsutförande har samma drivlina återstår att se.

För några veckor sedan kunde vi här på teknikensvarld.se visa er spionbilder på en slank coupésuv från Lynk & Co, en annan modell än denna från Geely men helt klart en släkting i och med CMA-arkitekturen.


FY11


GEELY
FY11



3. Provkörning av Honda CR-V Hybrid AWD 184 hk

PeO Kjellström 2 januari 2019

Honda har stor erfarenhet av hybridbilar men har aldrig tidigare sålt en suv i EU med hybrid-teknik. Men nu är det dags då CR-V Hybrid gör premiär i mars 2019.



Fram tills nu fanns Honda CR-V i sin femte generation bara som bensindriven då Honda har valt att sluta med dieselmotorer i denna modell. Men nu blir det ändring på det när japanerna för in hybridteknik i CR-V. Introduktionen startar med en helt ordinär hybrid som inte går att ladda men i stället laddar sig själv under färd. Kan tyckas vara en simpel konstruktion men den är ganska avancerad.

Honda nyttjar en bensinmotor på 145 hästkrafter, två elektriska motorer som ger den totala effekten 184 hästkrafter, ett litiumjonbatteripaket och en direkttransmission. Honda har därmed ingen konventionell automatlåda och inte heller någon växelspak. I stället finns det knappar på mittkonsolen där man väljer om man vill köra framåt eller bakåt och där sitter även en sportknapp för snabbare respons från elmotorerna. Det upplevs dock tämligen marginellt. Knapparna är lånade direkt från sportbilen Honda NSX Hybrid.

Honda kallar systemet för iMMD (Multi-Mode Drive) och detta finns sedan tidigare i USA där det återfinns i sedanen Accord. Det är möjligt att köra CR-V Hybrid på ren el men bara mycket korta sträckor eftersom batteriet bara är på 1 kWh. Honda uppger att den rena eldriften kan användas i cirka två kilometer i bästa fall. Bensinmotorn genererar effekt till en av elmotorerna som i sin tur levererar kraften till den andra elmotorn som ser till att bilen driver. Noterbart är att modellen finns både som fram- och fyrhjulsdriven.

Honda hävdar att den fyrhjulsdrivna versionen ska dra 0,55 liter per mil vid blandad körning. Jag kom aldrig under 0,61 liter milen enligt färddatorn men det är en siffra man ska ta med en nypa salt. Verklig förbrukning brukar ligga något högre än den som färddatorn kommer fram till. CR-V Hybrid är dock i de flesta situationer väldigt tystlåten av sig men vid hård acceleration eller om du hamnar i en uppförsbacke, behöver inte vara så brant, hörs det att motorn får arbeta. Hårt.



Det ser i stort sett ut som i vilken Honda CR-V som helst men här finns ingen växelspak, bara lite knappar. Busenkelt att manövrera!

Bilen har tre körlägen och den växlar sömlöst mellan dessa beroende på hur du kör – EV, hybrid och motor. EV-drift är ren eldrift där batteriet levererar ström till elmotorn direkt. Hybriddrift innebär att bensinmotorn laddar batteriet och då hörs den knappt, eller inte alls. I läget motor stängs en koppling till och då driver bensinmotorn framhjulen. Trots att bilen inte har någon växellåda finns det paddlar framför ratten, men här används de för att öka eller minska motorbromsverkan vilket påverkar laddningen av batteriet. Man ökar bromsverkan med vänster paddel och minskar den med höger. Det här är dock inget man känner av speciellt och motorbromsen upplevs aldrig som riktigt kraftig.

Du kan alltså inte använda paddlarna för att bromsa ner bilen inför korsningar eller kurvor, det blir till att trycka på den reguljära bromspedalen. Vid normal körning är den manuella inställningen av bromsverkan tillfällig och avslutas automatiskt vid körning med konstant hastighet eller vid acceleration. Däremot, med Sport-läget intryckt kommer den inställda bromsningsgraden att behållas tills föraren avslutar den. På tal om ratten är det på denna de flesta funktioner finns. Instrumentpanelen är i stort sett kliniskt ren förutom bildskärmen.

Honda CR-V är inte i något utförande att anse som en sportbil. När vi testade CR-V 1,5 Turbo CVT i Teknikens Värld nummer 25/2018 klarade den accelerationen från 0-100 km/h på 9,3 sekunder. För CR-V Hybrid anger företaget 9,2 sekunder men det tror jag inte på. Dels är den nio hästkrafter svagare och hybridpaketet torde ha höjt vikten med cirka 100 kg så cirkauppgiften på tjänstevikten (1 700 kg) tror jag inte heller på.

Batteripaketet har hur som stulit utrymme från bagageutrymmet och det är inte möjligt att montera en tredje sätesrad i hybriden. Det kan få familjer att avstå från hybriden även om de vill ha den. Honda CR-V är en av de trevligare suvarna på marknaden. Den nya versionen har också fått till fyrhjulsdriftsystemet som nu fungerar som det ska, det vill säga oavsett lutning på underlaget. Däremot är nya CR-V inte så bra i vårt älgtest. Den understyr kraftigt och antisladdsystemet är ytterst ovilligt att hjälpa till. Fyrhjulsdriften och älgtest blir spännande moment när vi väl får fatt i en CR-V Hybrid för test. Högre vikt och viktfördelning kan ändra på saker och ting.



Här ruvar 145 hästkrafter men med hjälp av elmotor stiger effekten till 184.

I vanliga CR-V gillade vi inte att mittkonsolen satt betänkligt löst och tyckte heller inte om det höga vägljudet som vi aldrig tidigare upplevt med CR-V. Men inget av detta upplevdes i hybridversionen. CR-V har ett bra och rymligt baksäte och bagageutrymmet är stort, men blir ju något mindre i Hybrid-version. Det finns sålunda både för- och nackdelar med CR-V Hybrid kontra den bensindrivna.

Skillnaden i pris blir cirka 36 000 kronor mer för hybriden mot en jämförbar bensindriven med fyrhjulsdrift och CVT-låda. Är det värt det? Nej, skulle jag säga. Hybriden drar för mycket bensin, det borde inte en hybrid göra. Och det blir inte så rent ur avgasröret att du slipper skatten. Om jag vore du skulle jag vänta på laddhybriden. Men du gör förstås som du själv vill.

Tre frågor



Varför gör ni inte en laddhybrid i stället?
– Det kommer, det är inte svårt att bygga en sådan. Men det är många som inte har möjlighet att ladda sina bilar hemma. I varje fall i Japan.
Hur mycket satsar ni på eldriven teknik i era bilar?
– 2025 kommer 2/3 av vår produktion att vara helt eller delvis eldriven.
Hur länge tror du att suv-boomen håller i sig?
– Det kan jag inte svara på men det blir nog ett tag till i alla fall.

Det här är nytt!

Hybridteknik

Detta är första gången som en Honda-suv för Europa får hybridteknik.

Sämre bagageutrymme

Det förr smått gigantiska bagageutrymmet får sig en törn tack vare batteriet som tar plats.

Ingen tredje sätesrad

Litiumjon-batteriet där bak gör också att en tredje sätesrad inte får plats. Det kan skrämma bort kunder.

Honda CR-V Hybrid AWD 184 hk

Pris

Från 371 900 kronor, säljs nu, första kundleverans mars.

Motor

Bensin-el. Tvärställd 4-cyl rad med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Kompression 13,0:1. Borrning/slag 81,0/96,7 mm, cylindervolym 1 993 cm3. Max effekt 145 hk (107 kW) vid 6 200 r/min, max vridmoment 175 Nm vid 4 000 r/min/. Elmotorer 184 hk (135 kW), total effekt 184 hk , batterityp litium-jon, 1 kWh.

Kraftöverföring

Motor fram, fyrhjulsdrift. Direkttransmission.

Fjädring/hjulställ

Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning

Elmotordriven servo. Vändcirkel ca 11,4 meter.

Bromsar

Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.

Hjul

Lättmetallfälg. Fälgbredd 7 tum, däck 235/60 R 18.

Mått/vikt (cm/kg)

Axelavstånd 266, längd 460, bredd 186, höjd 169, spårvidd f/b 160/161. Markfrigång 19. Tjänstevikt ca 1 700, maxlast ca 550, max släpvagnsvikt 750. Tank 57 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 497-1 694 liter.

Fartresurser

Acceleration 0-100 km/h 9,2 s, toppfart 180 km/h.

Bränsleförbrukning

Stad 0,51 l/mil, landsväg 0,57 l/mil, blandad körning 0,55 l/mil. CO2 126 g/km. Elförbrukning kWh/mil i.u. Räckvidd på el 0,2 mil.

Garantier
Nybil 3 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistans 3 år/assistansgarantin förnyas vid varje intervallservice utförd av auktoriserad märkesverkstad.

Skatt
2 902 kronor per år de tre första åren.

Rivaler



Toyota RAV4 Elhybrid
RAV4 finns nu bara som hybrid, men du kan välja mellan fram- eller fyrhjulsdrift. Billigare och renare än Hondas motsvarighet.
Pris: Cirka 345 900 kronor med AWD och CVT.



Kia Niro 1,6 GDi Hybrid
En av få konkurrenter, drivlinemässigt sett, men är också ett nummer mindre. Finns även som laddhybrid, billig men bra.
Pris: Cirka 233 900 kronor.

4. Nya siffror: Tesla har fått ordentlig fart på Model 3-leveranserna

Erik Söderholm

2019-01-03, 10:35, uppdaterad 2019-01-03, 13:05

Tesla levererade totalt 90.700 bilar under förra årets sista kvartal, visar nya siffror som släpptes på onsdagen. Det är åtta procent mer än tredje kvartalet 2018, men samtidigt färre än vad marknaden förväntade sig. Produktionen uppgick till drygt 86.500 bilar vilket även det är åtta procent mer än tredje kvartalet 2018.



Det är framför allt utrullningen av Model 3 som gjort att Tesla fått ordentlig fart på både produktion och leveranser. Sju av tio byggda bilar var Model 3, och då har Tesla ännu inte släppt den billigaste Model 3-versionen ännu, som ska kosta 35.000 dollar i USA.

Tvärt emot vad många trodde verkar Model 3 inte sno köpare från den dyrare Model S. Modellerna lockar olika typer av köpare.

Under hela förra året levererade Tesla 245.000 bilar.

Även om Tesla är stolta över siffrorna ligger de inte på den nivå som analytikerna förväntat sig, och strax efter att Teslas pressmeddelande med siffrorna publicerats dök aktien med tio procent. Den hämtade sig något senare.

Produktionsanalys av Tesla Model 3: ”De gör alla nybörjarmisstag man kan”

Premiär i Sverige för Tesla Model 3: ”Fasen vad jag har längtat”

Tesla Model 3 äntligen på gång till Europa

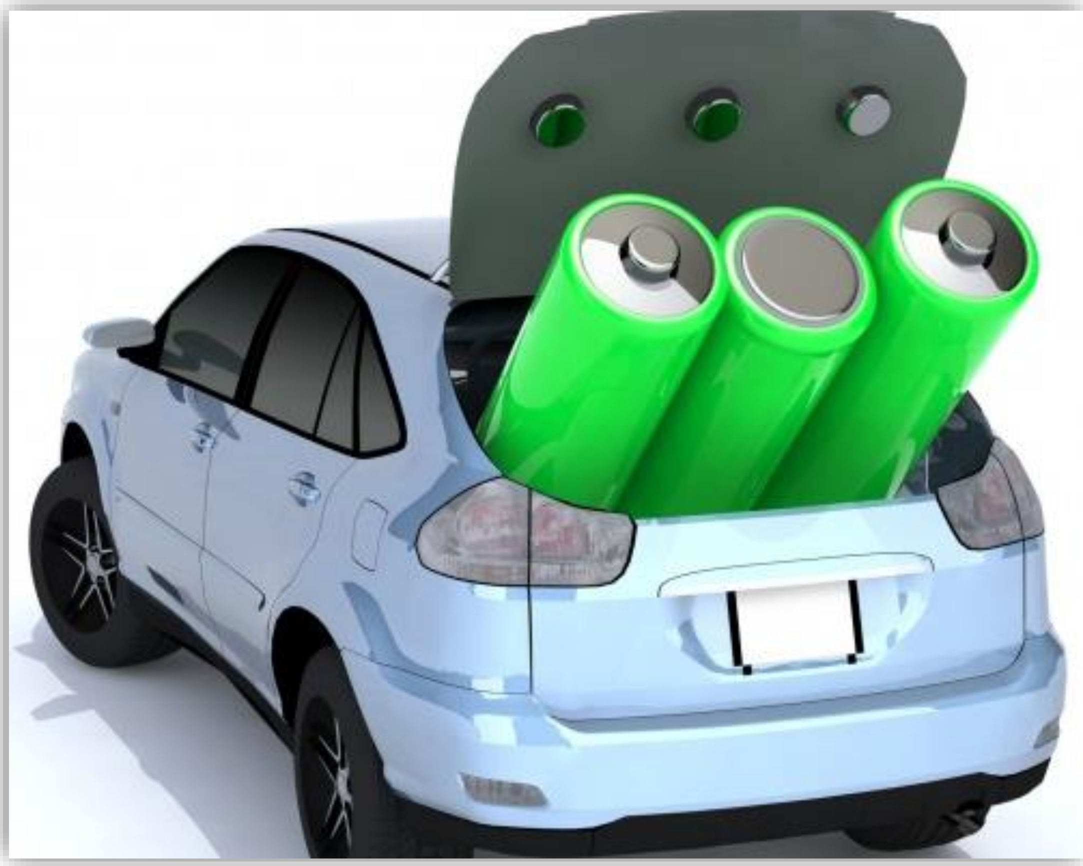
Erik Söderholm

5. Geely och CATL inleder batterisamarbete

Patrick Ekstrand

2019-01-03

Den kinesiska fordonskoncernen Geely, som äger bland annat Volvo och företaget som tillverkar Londons numer eldrivna taxibilar, har inlett ett samarbete med batterijätten CATL.



Samriskföretaget ska heta CATL Geely Power Battery Company och innebär att Geely kan säkra försörjningen av elbilsbatterier på den snabbt växande marknaden. Målet är uppemot 40 modeller som drivs helt eller delvis av elektricitet år 2020.

Geely får även möjlighet att direkt påverka teknikutvecklingen inom batterisektorn. Samarbetet ses även som ett sätt att ta den kinesiska fordons- och batteribranschen till en högre nivå, skriver Geely i ett pressmeddelande. Företaget talar om en omställning från "det undre till det mellersta och högsta segmentet i den globala värdekedjan".

VW beställer batterier för 500 miljarder

Daimler köper batterier för 200 miljarder

Kinesisk batterijätte accelererar sin Europaplan

SVENSKA DAGBLADET

6. EU riskerar bli beroende av Kinas batterier

Björn Lindahl, SvD Näringsliv torsdag 3 januari 2019 sid 06

EU borde göra en jättesatsning på batteriproduktion, annars riskerar man att bli alltför beroende av Kina. Det varnar superentreprenören Kees Koolen, tidigare frontfigur för booking.com, men som nu kastat sig in i batteribranschen.



Batterifabrik i Kina

Han är styrelseordförande i det snabbväxande nederländska företaget Lithium Werks, som tillverkar litiumjonbatterier. Men han är mer känd som en av grundarna, och fram till 2011, koncernchef för bokningssajten Booking.com. Han var också med om att lansera Uber i Europa och en av de två grundarna av svenska EQT Ventures, som investerar i startup-företag. Nu är det emellertid batterier som gäller. Han kommer just från Kina. För några veckor sedan skrev hans Lithium Werks ett avtal om att bygga en batterifabrik utanför Shanghai, för 1,8 miljarder dollar. SvD träffar honom på ett hotell i Holmenkollen i Oslo, innan en konferens om miljö och energi drar igång.

– Vi kommer att bygga flera fabriker i Europa också. Men ska man satsa på batterier bör man vara på plats i Sydöstasien. Det är där teknikutvecklingen sker, säger han.

Kees Koolen är övertygad om att efterfrågan på batterier kommer att bli enorm de närmaste åren. Det handlar inte bara om batterier till elbilar. Hela världens energisystem måste byggas om. – Om all fossil energi i Europa ska fasas ur måste det produceras fem gånger mer elektricitet år 2040, än vad det görs i dag. För att klara av det måste du ha tillgång till energi även när det är natt eller vindstilla. Alla prognoser för efterfrågan på batterier är alltför låga, hävdar han. Koolen tror att om 25 år kommer 5–10 procent av all energi som konsumeras i Europa ha varit lagrad i batterier. Det betyder att det måste finnas kapacitet att lagra minst 20, kanske ända upp till 100 TWh.

Om det stämmer, kommer det finnas utrymme för mängder av liknande satsningar som dem Lithium Werks genomför i Kina. Som jämförelse: Lithium Werks fabrik kommer att ha en kapacitet på 8 Gigawattimmar (GWh) per år. Om fabriken ensam skulle stå för Europas batteribehov på minst 20 TWh, skulle den behöva 2 500 år på sig för att göra alla batterier. Det är framför allt

i just Kina som investeringar i batterifabriker sker just nu, enligt Kees Koolen. Bara 1 procent av batteriproduktionen sker i dagsläget inom EU – medan 70 procent sker i Kina. Och Kinas andel lär växa, spår han. – Med alla de investeringar som planeras kommer den andelen att öka till 90 procent, säger han. Det skulle ge Kina en ojämförligt stark ställning på marknaden för batterier. Som en jämförelse kan nämnas att oljekartellen Opec sällan har kontrollerat mer än 30 procent av världens produktion av råolja. Även om själva energin i batterierna inte kommer från Kina – de laddas naturligtvis med inhemsk el – finns det en fara i att bli allt för beroende av ett enda producentland, varnar Kees Koolen. – Därför stöder jag förslaget om att EU borde göra som när det skapade Airbus. Då slog de ihop flera företag i olika länder och

skapade en motvikt till Boeing inom flygproduktionen. Men det räcker inte med ett ”batteri-Airbus” – det borde startas flera, säger Kees Koolen.

Ett skäl till att Europa hamnat på efterkälken är att biltillverkarna där för länge har fokuserat sina resurser på bensin- och diesel bilar, menar han. I USA är läget ett annat. – I USA har Tesla stora planer på att producera batterier, men det är bara för sina egna bilar. Dessutom är batterier till el bilar och andra fordon, där prestandan är extremt viktig, bara en av tre marknader för batterier, enligt Koolen. Utöver det finns batterier för konsumenter i allt från mobiltelefoner till gräsklippare. Och den tredje, som ska driva det storskaliga skiftet mot förnybart: batterier för att lagra energi från vindkraftverk och solceller. – Skalfördelarna är mycket viktiga. Vår fabrik i Kina – som kommer att producera batterier för den allmänna marknaden men där kapaciteten motsvarar 160 000 elbilsbatterier per år – kommer snabbt att bli för liten. Det kommer att byggas fabriker som kostar 10 miljarder dollar vardera, säger Kees Koolen.

Han är försiktig med att kommentera Northvolts planer om att bygga Europas största batterifabrik utanför Skellefteå. – Vi är inte konkurrenter, eftersom Northvolt kommer att koncentrera sig på de största biltillverkarna, medan vi är i det andra segmentet. Han tror emellertid att det finns gott om plats för fler tillverkare. – Vi kommer att behöva 50 fabriker med en kapacitet på 20 GWh vardera, om 20 år, säger han.

Classic motor

7. Nostalgi: Hållare för automobilskatten

Josefine Andersson, 2018-12-29, 06:00

När betalde du 27 kronor i bilskatt senast?



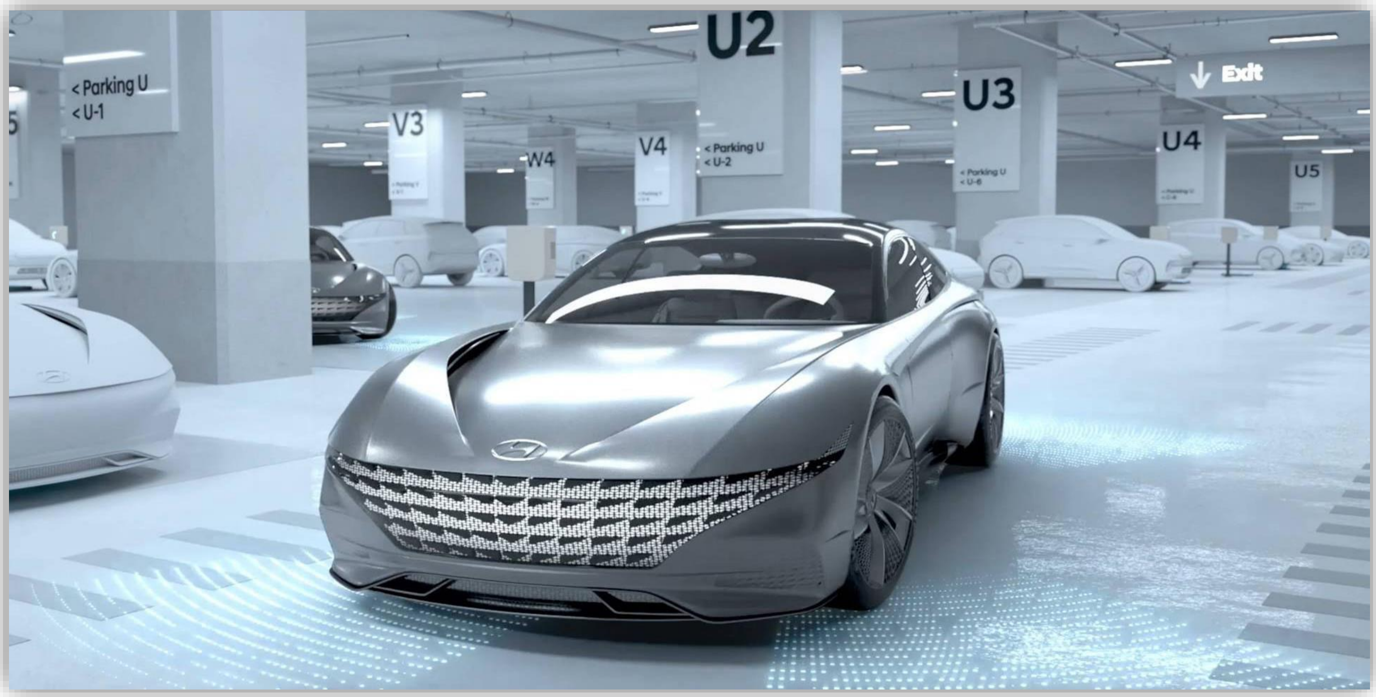
Långt innan skattemärket slopades 2009, placerades skattekvittot i en hållare av plast eller metall på bilen eller motorcykeln och det skulle vara synligt för länsmannen.

Feber

8. Koncept för självparkering och trådlös laddning av elbil

Bobby Green 2019-01-03 kl 19:30

Ska lanseras 2025



Biltillverkarna vill alltid göra saker enklare för oss och en smidig sak hade ju såklart varit om din framtida elbil kunde parkera sig själv och sedan börja ladda på samma plats via induktion. Det är precis detta som Hyundai demonstrerar i det här klippet. Tanken är att elbilarna själva körs till en ledig laddplats medan fulladdade bilar lämnar när de är klara och parkeras på en vanlig plats. När ägaren sedan kommer för att hämta sin bil görs detta via en app varpå bilen kommer dit man är.

Planen är att lansera den här tekniken omkring 2025. Vid den tiden borde det även vara mer vanligt med självkörande bilar i nivå 4.

FILM: ***https://youtu.be/V8xL4gZohuA***



RECHARGE

9. Uppgifter: Daniel Helldén har försökt mörka kritisk rapport om miljözoner

Patrik Lundin, 2019-01-03, 12:25

Den 19 december förra året rapporterade Dagens Nyheter att Jonas Eliasson sparkas från sin post som trafikdirektör i Stockholm. Beslutet om Jonas Eliassons uppsägning möttes av stark kritik, och oppositionsborgarrådet Jan Valeskog (S) menade att "skälen var uppenbart politiska".



Trafikborgarrådet Daniel Helldén (MP).

Tidigare var Miljöpartiet en del av det rödgröna block som styrde Stockholms stad. Det var också då under förra mandatperioden, 2016, som Jonas Eliasson anställdes som trafikdirektör. Han var tidigare professor i transportsystem på Kungliga Tekniska Högskolan. Men efter valet i höstas sällade sig Miljöpartiet till allianspartierna och de har nu en ny majoritet i Stockholms Stad.

Enligt uppgifter som Dagens Industri tagit del av ska det har varit trafikborgarrådet Daniel Helldén (MP) som legat bakom beslutet om Jonas Eliassons uppsägning. Detta sedan Trafikkontoret och miljöförvaltningen i Stockholm publicerat en utredning som totalsågar miljözonerna, vars införande Daniel Helldén varit drivande i.

Vidare skriver Dagens Industri att Helldén försökt påverka rapporten på olika sätt och försökt tysta ner sågningen av miljözonerna, något som Jonas Eliasson vägrat göra. Det ska ha lett till hans uppsägning.

Formellt sett är det stadsledningskontoret som fattat beslutet om att sparka Eliasson, men Dagens Industris källor menar att det var Daniel Helldén som varit pådrivande i beslutet.

10. Volvo reserverar 7 miljarder för kostnader kopplat till avgassystem

Maria Phillips 03 januari 2019, 18:05 Uppdaterad: 03 januari 2019, 18:39

Volvokoncernen reserverar 7 miljarder kronor för kostnader kopplat till hanteringen av en åldrande komponent i avgassystem. Det framgår av ett pressmeddelande.



AB Volvos vd Martin Lundstedt.

7 miljarder kronor – det är prislappen på det fel i Volvos avgasreningssystem för lastbilar och bussar som utlöste ett kursfall och oro på marknaden när nyheten kom i mitten av oktober förra året. Volvokoncernen skriver i ett pressmeddelande att bolaget reserverar 7 miljarder kronor för att täcka kostnaderna kopplat till att byta ut den felande komponenten.

”Reserveringen kommer att påverka rörelseresultatet för det fjärde kvartalet 2018. Den negativa kassaflödeseffekten kommer att börja under 2019 och gradvis öka under de kommande åren”, skriver lastbilstillverkaren i pressmeddelandet.

Enligt bolaget ska den felande komponenten göra att fordon kan åldras i förtid och leda till försämrad prestanda rörande utsläppskontroll. Felet ska däremot inte påverka fordonens prestanda på andra områden eller ha effekter på säkerheten, vilket först var en oro bland åkerierna när knapphändig information om felet nådde marknaden i oktober. Nyheten sänkte då Volvokoncernens börsvärde med 13 miljarder kronor på en dag.

"Vi har självklart full förståelse de här reaktionerna. Vårt besked är att vi kommer att göra allt vi kan för att bistå de kunder som drabbas", sa Claes Eliasson, presschef på AB Volvo, då men kunde inte precisera problemets omfattning eller konsekvenser.

Nu står det klart att felet ligger i ett materialproblem, vilket leder till ett för snabbt åldrande av avgasefterbehandlingssystemet.

”De uppskattade kostnaderna baseras på flera faktorer såsom tester av fordon, statistisk analys och dialoger med berörda myndigheter”, skriver bolaget i pressmeddelandet.

Nästa steg ska nu vara att fastställa hur problemet ska åtgärdas i berörda fordon, skriver bolaget vidare.

ENERGInyheter.se

11. ATM, Milanos kollektivtrafikföretag blir helt elektriskt

Markku Björkman 03 jan 2019

Milanos kommunala kollektivtrafikföretag, strävar efter att ha en flotta av nollutsläppsbussar senast år 2030.



En av ATM:s Citaro ECO-bussar testas i Milano, Italien.

Från och med 2019 kommer ATM inte att beställa en enda dieselbuss. Endast hybrider, trolleybussar av typ IMC och helelektriska bussar kommer att inhandlas.

Under tiden kommer alla ATM-depåer att transformeras för elbussar och dessutom kommer nya anläggningar att byggas i Milano.

ATM har för närvarande 25 elektriska bussar, enligt det anbud som Solaris tilldelades med bussmodellen Urbino Electric i juni 2017.

Den andra utmanaren var då Irizar. Det var det första elektriska anbudet som lanserades av ATM.

Nu, i samband med senaste maxi-anbudet på 250 elbussar, gjorde Solaris, som under år 2018 levererade 30 elbussar till Italienska städer Milano, Bergamo och Bolzano, ett ytterligare anbud.
Och Mercedes har inte råd missa detta tillfälle, skriver bussportalen BusWorld. Under tiden levererades de första enheterna av eCitaro till Berlin, Hamburg och Mannheim.

12. Fartyg med tusentals bilar driver omkring på Stilla havet

Mattias Rabe 3 januari 2019

Besättningen övergav ro-ro-fartyget Sincerity Ace i samband med en brand ombord. Nu driver det enorma fartyget herrelöst omkring i Stilla havet med 3 500 Nissan-bilar i lasten.



Panama-flaggade Sincerity Ace var på väg från Japan till Hawaii och USA:s fastland med tusentals bilar när en brand ombord startade under nyårsafton. Då befann sig fartyget omkring 320 mil nordväst om Hawaii. 16 av den 21 personer stora besättningen kom undan lågorna när andra fartyg tog sig till platsen. Fem i besättningen hoppade överbord, fyra av dessa har hittats livlösa i vattnet och en saknas fortfarande.

I dag, tre dagar senare, driver fartyget fortfarande omkring på Stilla havet utan besättning. Dess senaste position är omkring 290 mil nordväst om Hawaii. På grund av det väldiga avståndet mellan vet man inte hur man ska göra med det herrelösa ro-ro-fartyget som fortfarande brinner och har slagsida åt styrbords sida.

Nissan har bekräftat att de har omkring 3 500 bilar ombord på fartyget. Om dessa går att rädda eller om de har drabbats av branden vet man inte. Det kan finnas fler bilar ombord på Sincerity Ace som totalt rymmer 5 200 stycken.

Om Nissan blir av med bilarna skulle det inte vara första gången som en biltillverkare drabbas på detta vis. För att nämna några tidigare incidenter; 2002 blev Saab och Volvo av med närmare 3 000 bilar när Tricolor kolliderade med ett lastfartyg i Engelska kanalen och sjönk, 2006 fick Cougar Ace så pass kraftig slagsida under en tur på Stilla havet att 4 700 Mazda-bilar fick skrotas, och 2012 försvann 1 417 Mitsubishi-bilar i Engelska kanalen när Baltic Ace kolliderade med ett annat fartyg (Baltic Ace bärgades från havets botten).

Sincerity Ace stod klar 2009 och är 200 meter lång, drygt 32 meter bred samt har en dräktighet på 59 408 och en dödvikt på 19 265 ton.



13. Porsches hemliga prototyper, superlågvikt, suvcabriolet och en speedster

Pär Brandt, 2019-01-03, 08:53

I "Porsche Top 5 Series" är det nu dags att visa upp hemligheterna från museet. Bilarna som kunde ha blivit...



Med en vikt på bara 880 kilo behövs inte så många hästkrafter.

Ni som gillar att lära er mer om bilar på YouTube har naturligtvis inte missat filmserien "Porsche Top 5 Series". Här hittar man allt av det mest extrema, från Porsche, fördelat på fem olika modeller.

"Secret Prototypes" är precis som det låter. Hemliga konceptbilar som byggdes till koncern-styrelsen och speciellt utvalda kunder. Det gällde att utmana gamla gränser och pröva nya mo-deller som kunde utveckla Porsches varumärke.

***FILM:** https://youtu.be/hrh7nBRAoZQ*

En extrem lågviktsmodell (984) är förstås ständigt aktuell och det är intressant att Porsche ville testa idén med en cabrioletmodell av Cayenne. Och Porsche Panamericana är nästan för vild för att bara glömmas bort … finns det inte något här som Porsche borde serietillverka?





Porsche Top 5 – nya avsnitt med motorlegenden Hans Mezger



GM:s bortglömda konceptbilar som borde blivit verklighet



Porsche Top 5 bjuder på extra episod – och tre unika modeller



Del1: 15 fantastiska Volvo-bilar som aldrig blev mer än koncept



Volvos tio mest spektakulära konceptbilar – vilken är din favorit?



Del 2: 15 fantastiska Volvo-bilar som aldrig blev mer än koncept



Lista: 7 Saab-koncept som aldrig blev verklighet



Del 3: 15 fantastiska Volvo-bilar som aldrig blev mer än koncept

14. Provkörning av Citroën DS 23 Pallas

Mikael Stjerna 1 januari 2019

1975 gick en epok i graven. Vi provkör sista årsmodellen och den lyxigaste versionen av Citroëns legendariska DS.



Citroën DS är en av få bilar som förmår överraska mig varje gång jag sätter mig bakom ratten. Det spelar ingen roll att jag tidigare har kört de flesta av DS-versionerna – cabrioleten, kombin och sedanmodellen. Lik förbaskat trillar hakan ned och man undrar hur i all sin dar de kunde klura ut något så komplett utanför boxen.

Man behöver inte ens köra i väg för att bli chockad. Det räcker med att sätta sig bakom ratten. Fåtöljen är upprätt som en köksstol, men samtidigt fluffigt mjuk som om den vore stoppad med vaniljvisp. Även golvet är extra mjukt, på ett synnerligen onormalt sätt. När engelska och amerikanska lyxbilstillverkare erbjöd mattor med tjock lugg så gör förstås en fransk tillverkare tvärtom. Luggen är kortsnaggad, den inbjudande mjukheten kommer av att undersidan på mattan är tjockstoppad med skumgummi. Materiallösningen fick golven att rosta i rekordfart.

Bilen jag sitter i är dessutom den sista årsmodellen och den lyxigaste versionen, DS 23 Pallas från 1975. Pallas med ett extra tjockt lager skumgummi. Den vardagsrumsmjuka, inbjudande komforten var ett kännetecken då och sticker ut än i dag. 1975 gjordes bara 847 DS-bilar totalt, jämfört med 40 039 bilar 1974. Av sista årsmodellens produktion gick en stor del till Sverige. Inte för att vi älskade DS mer än alla andra, men för att svenska byråkrater på Vägverket tog längre tid på sig än i andra länder för att typgodkänna den nya CX-modellen som hade lanserats redan 1974. Typgodkännande för Citroën CX blev klart långt in på 1975, och fram tills dess sålde Citroën-importören den gamla DS-serien. Och det var de ganska ensamma om i Europa.



Enekrad ratt har hängt med sedan 1955. Men utförandet har skiftat,
den mjuka vadderade kom 1969. Instrumentpanelen kom årsmodell 1970.

Jag sätter i gång motorn och rycks tillbaka i tiden. Stötstångsfyran var inte modern 1975, knappt ens 1955 när DS debuterade. Egentligen var det tänkt att DS skulle drivas av en platt, sexcylindrig boxermotor, men motorutvecklingen skulle ha blivit för dyr. Därför fick DS överta den beprövade fyrcylindriga motorn från ”Gangster-Cittran”, gamla Citroën B11, som såg dagens ljus 1934. 1955 var den på 1 911 kubik, men i toppmodellen jag kör i dag har den blivit uppborrad till 2,3 liter. Därav modellnamnet DS 23.

Efter några sekunder har den gashydrauliska fjädringen höjt bilen till körnivå. Först över bakhjulen, sedan över framhjulen. Parkeringsbromsen är fotmanövrerad och lossas med en spak på väggen. Nu är det dags att lägga i ettan. Spaken sitter ovanför ratten. Är det första gången man kör en DS med halvautomat är det bra att ta en kort växelkurs innan körning. Växlingslägena är som följer: Friläge längst till vänster. Ett steg till höger ligger spaken fortfarande i friläge, men trycker du spaken framåt trillar ettan i. Lådan är halvautomatisk, någon kopplingspedal finns inte. Så länge du bromsar frikopplar du, och när du gasar driver bilen framåt. Bilen häver sig framåt, mjukt och prövande. I med tvåan, spaken ska då tryckas rakt bakåt mot föraren. Trean och fyran ligger efter varandra rakt till höger om tvåan.

Körglädje? Ja, tveklöst. Kanske inte i den form som efterfrågas i dag, men definitivt i någon annan form. Själv älskar jag gunget och den värdighet som man färdas med i en DS. De många små knasigheterna underhåller. Ratten har en eker vilket ger överlägsen siktlinje till de tre mätarna. Där, på hastighetsmätaren, ser jag dubbla skalor. Ytterskalan är hastigheten, den inre skalan är stoppsträckan i meter. Genialt säger Citroën-vännerna, lite rörigt säger andra. En sak är dock säker: Det är annorlunda.

LÄS MER: Sugen på mer om klassiska bilar?



Fransk ergonomi i halvautomatiska Citroën DS. Växelspaken sitter i mitten, rakt ovanför rattaxeln. Tur att kopplingspedal saknas, var skulle den ha suttit?

Armstödet är löstagbart och kilas enkelt fast i glipan mellan stolarna. Som vanligt på Citroën är inte blinkersen automatiskt tillbakagående. Andra udda detaljer är de ramlösa dörrutorna, de täckta bakhjulen – man måste alltså ta av bakskärmarna vid hjulbyte – och bakre blinkers som sitter i taket. De brukar kallas ”trumpeterna” och är i sin form inget annat än bedårande.

”Det här är ingen bil, det är ett konstverk” säger ägaren Curt Nileman. Curt Nileman är en nestor i Citroën-kretsar, inte bara i Sverige, utan även i Europa. Han har arbetat med Citroën i hela sitt liv och viger pensioneringen åt att hylla märket. Under de yrkesverksamma åren drev han en uppskattad Citroën-verkstad på Gärdet i Stockholm. Det Curt Nileman inte vet om DS är inte värt att veta. Oavsett vad jag frågar innehåller svaret oftast både datum och siffror.

– Gummihornen på bakstötfångaren? De kom september -62. Och taket är av plast, det var bara de belgiska som gjordes av aluminium. Bilen kom han över av en slump.

– Jag blev uppringd av ägaren som sade ”Curt, du måste ta över min bil”. Han ville att den skulle tas om hand av någon som ville bevara skicket. Jag åkte ned till Skåne, och när vi kommit överens om priset så gjordes en besiktning och sedan körde jag hem den till Stockholm. Med på köpet hade jag 150 modellbilar av Citroen DS, berättar Curt Nileman.

Bilen är i ett ovanligt originalskick. Medan motorn i princip kan betraktas som outslitlig har resten av DS, alltså allt det innovativa och moderna, en kort halveringstid. Den moderna nylonklädseln smulas snabbt i bitar, den avancerade karossen rostar fortare än kvickt. Mattorna med skumgummiisolering suger åt sig väta och får golven att rosta bort. Men vår provbil har överlevt alla faror. Den har bara haft ett fåtal ägare som alla verkar ha parkerat den i torra garage samtidigt som de har motionerat mekaniken regelbundet. Bara 7 087 mil. Originallack med originalklädsel och det mesta i perfekt skick – det är unikt i DS-världen där många bilar har hunnit med både två och tre renoveringar.



En av bilvärldens längsta motorhuvardöljer ett hav av hydraulikslangar och en gammal stötstångsfyra med rötter i 1930-talet. Stora DS 23-motorn kom 1972.

Curt Nileman gillar både utrustningen och färgkombinationen. Bilen är lackad i silvergrått, färgkod AC095 – ”gris nacré” – med svart tak och röd jerseyklädsel. Pallas är lyxversionen med många påkostade detaljer.

– Den lanserades september 1964. Du känner igen en Pallas på listerna vid rutkanterna och på dörrarna. Invändigt fick den klädsel på dörrarnas överkant och ännu tjockare isolering under mattorna, berättar Curt Nileman.

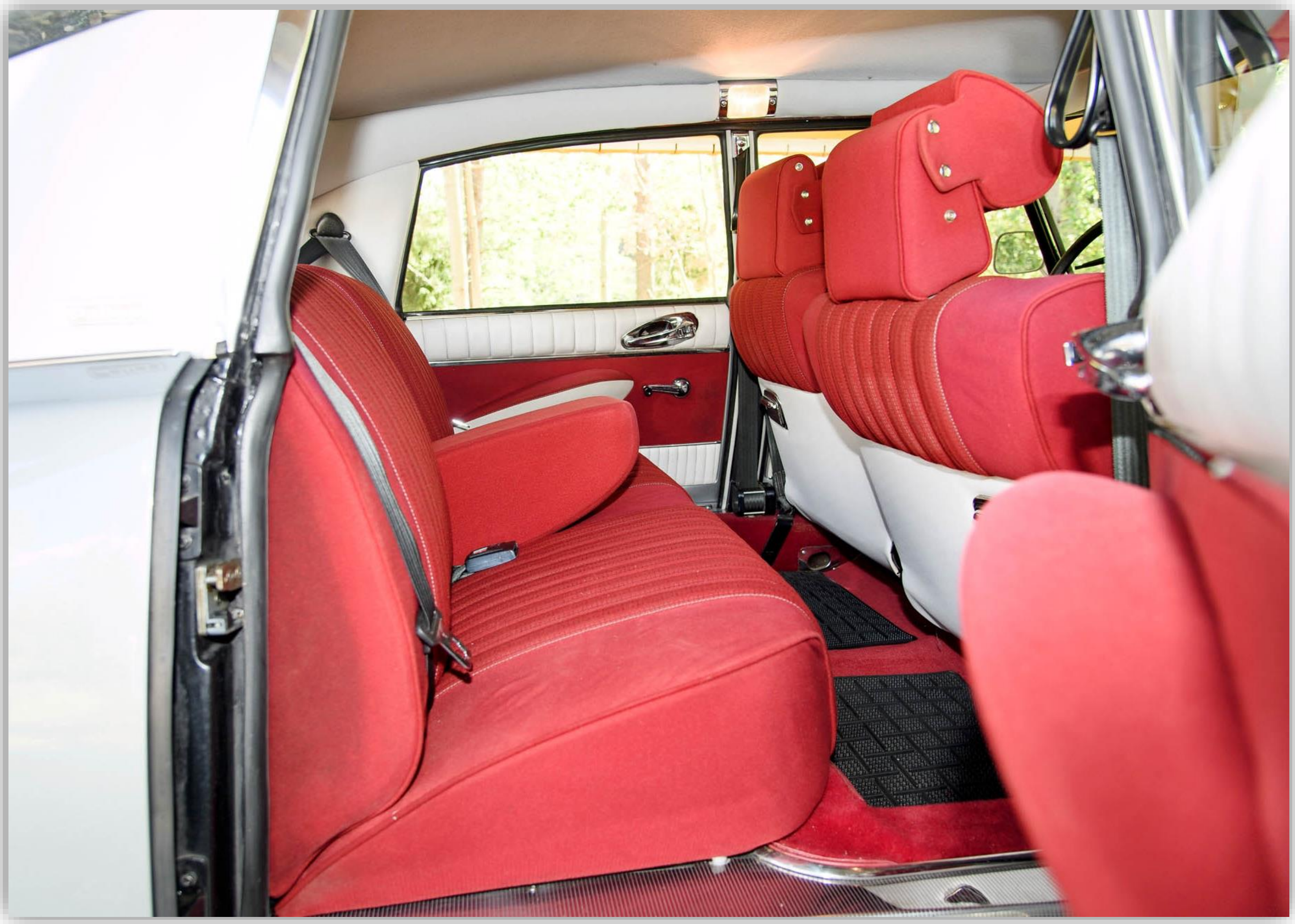
Utomlands såldes DS med vanlig automat under några år. I Sverige såldes däremot DS aldrig med en konventionell automatlåda, det fanns manuell låda och den beryktade halvautomaten. Den drivs med hydrauliksystemet.

– Får du fel på hydrauliken så kan du inte växla. Men jag tycker ändå att en DS ska ha halvautomaten, de andra är bastarder, menar Curt Nileman bestämt.

Det som inte erbjuds är ett stumt och sportigt chassi. Små ojämnheter i asfalten passerar DS lika bekymmerslöst som Nordsjön över Doggers bankar. Det finns ingen modern bil som har motsvarande körkänsla. Närmast kommer den moderna uppföljaren Citroën C6, men även den framstår som en sportbil jämfört med DS. När vi avrundar provturen är jag varken omtumlad eller omskakad. Gashydrauliken har skött den detaljen med bravur. Däremot är jag ovanligt berörd. En DS-tur är något varje bilentusiast borde tvångsutsättas för en gång per år, minst.

Dags att ta adjö och tacka för turen. Nileman skickar med några sista visdomsord innan vi skiljs.

– Pallas-emblemet på takstolpen finns bara på de sista utgåvorna, på de äldre står det DS. Och den sista DS-bilen tillverkades för övrigt 24 april klockan 13.00, avrundar Curt Nileman.



Pallas-inredningen är extra påkostad. Notera den ljusa, vadderade klädseln på dörrsidornas ovankant som bara fanns i Pallas.

Citroën DS 23 Pallas 1975

Pris

Ursprungligt pris 45 190 kr. Uppskattat pris (2018): Cirka 250 000 kr.

Motor

Bensin, 4-cylindrig längsmonterad radmotor, 2 ventiler per cylinder. Förgasare. Cylindervolym 2 347 cm3. Max effekt 115 hk (DIN) vid 5 500 r/min, max vridmoment 190 vid 3 500X r/min.

Kraftöverföring

Motorn fram, framhjulsdrift, 4-växlad halvautomatisk låda.

Hjul

5,5 tum. Däck 180-R15

Mått/vikt

Axelavstånd 313, längd 490, bredd 183, höjd 147, spårvidd f/b 152/132 Tjänstevikt 1 440, maxlast 360. Tank 65 liter.

Fartresurser

Acceleration 0-100 km/h 10,5 s. Toppfart 175 km/h. | Bränsleförbrukning: 1,3 l/mil.



Undersidan av mattorna är gediget isolerade, i Pallas-versionen med ett extra tjockt lager skumgummi, för att kupén ska bli tyst (och golven rostiga).



Bromsknappen kräver en exakt och måttlig tryckning. Kopplingspedal saknas.

catawiki

15. Auktion på klassisk bil

Citroën - Traction Avant 15/6 - 1954

Expertens värdering 30 300 € - 33 330 €



"MASKINÖVERSATT"

Kan hämtas i: Frankrike - Med franska registrering - 24012 km

Märke:	Citroën
Modelltyp:	Traction Avant 15/6
År:	1954
Stationerad i:	Frankrike
Modell:	Sedan
Miltal:	24012 km
Registreringpapper närvarande:	Med franska registrering
Växellåda:	Manuell
Drivmedel:	Bensin
Färg:	Svart

Citroën Traction Avant 15/6 från 1954 i gott skick. med 6 cylinder 2867 cm3 motor med 80 HÄSTKRAFTER (15 skatt HÄSTKRAFTER). Körsträcka: 24012 km. hydropneumatisk suspension. Endast 1680 exemplar producerade.

Ingen rost på kroppen (redone Lecoq 2006). Ingen korrosion på golven eller insidan av vingarna. Gumminet på dörrarna ska kontrolleras.

Detta kan ses och hämtas i Cricqueville-en-Auge, Calvados (Frankrike). Kostnader för transport och/eller export ingår inte. Det rekommenderas att se fordonet innan du lägger ett bud för att undvika en besvikelse. Vänligen kontakta Catawiki för att boka tid.

Det här fordonet är begagnat. Det är tillrådligt att titta på bilen innan man börjar att bjuda, för att slippa en senare besvikelse. För att boka tid för visning eller erhålla mer information, var god kontakta Catawiki. Transport och export kostnader är inte inkluderat i priset, om inget annat uppgetts.






ESSENCE
BATTERIE
20 40 60 80 100 120 140
JAEGER












HUILE





Klassiker

16. Varsamt använd!

Fredrik Nyblad, 2019-01-03, 8:00

Teknikutvecklingen gick fort under den andra halvan av 1930-talet. Det är kanske nu som en bil blir en bil på ett sätt som 2010-talsmänniskan kan hantera utan vidare instruktioner. Även just 1939 var nyheterna på Dodge många. Framvagnsfjädringen blev individuell och strålkastarna infällda i framskärmarna.



Dodge Senior 1939
Ägare: Richard Walter

Den här bilen köptes ny av en fröken Odhmark i Solna. Hon använde den både sparsamt och försiktigt tills den 1965 togs över av Rutger von Essen som då ägde Skoklosters Slott. Dodgen ställdes sedan ut på von Essens bilmuseum tills museet stängde 2007. Då flyttades samlingen till Autoseum i Simrishamn och när det museet skulle gallra i samlingen 2015 lyckades Richard Walter vinna budgivningen i den auktion som hölls.

Några delar av karossen har lackats om någon gång, men huvudsakligen är Rickards bil helt orörd. Medan den här Dodgen mest ha fått stått still i sitt liv så använder Rickard faktiskt sin bil. Mätarställningen på 5 200 mil ska ökas på!

Rätta stuket!

Bättre styrning på farfar!

Lite fram och lite bak

Från kyla in i värme

17. Grattis Toyota Land Cruiser!

Carl Legelius 8 januari 2009

I dag den 8 januari då Erland har namnsdag firar vi Land Cruiser!



Känd för sin otroliga slitstyrka debuterade Toyota Land Cruiser redan 1951 och började tillverkas 1954.

Den blev Toyotas första exportframgång och användes på flera marknader som "murbräcka", först lanserade man Land Cruiser som klarade i princip allt och några år senare fyllde man på med personbilsmodellerna, ivrigt understrykande att de var lika bra.

Länge var Land Cruiser en bil i enkel jeepstil men i dag är den en påkostad lyx-suv.



Toyota Land Cruiser 1954



Med tiden kom en stationsvagn, detta är Land Cruiser 50 1967.



Land Cruiser II (LJ71G) 1990 –



Vi ska heller inte glömma att Studebaker hade en Land Cruiser på programmet.
Namnet förekom av och till under 20 år, 1934-54.

18. Avslöjat – svenska investerare i Formel 1

2019-01-03 15:52

Sedan 2006 har Marcus Ericsson varit Sveriges mest framträdande racerförare. Han har kört 97 F1-lopp under stort hemlighetsmakeri Det har aldrig framkommit vem eller vilka som har finansierat hans karriär i världens tuffaste racingserie.

Nu kan idrottens Affärer presentera fakta tillsammans med den finske forskaren, Björn Stenbacka, som visar att bl a SKF och finansmannen och miljardären Melker Schörling har gjort investeringar i formel 1.



Marcus Ericssons tioåriga satsning i formel 1 har krävt mångmiljonbelopp. Nu avslöjas att flera svenska företag har gjort investeringar i F1, men dt finns ingen bekräftelse på att de ligger bakom Marcus Ericssons starter.

Sedan 2006 har Marcus Ericsson varit Sveriges mest framträdande racerförare. Han har kört 97 F1-lopp under stort hemlighetsmakeri Det har aldrig framkommit vem eller vilka som har finansierat hans karriär i världens tuffaste racingserie.

Nu kan idrottens Affärer presentera fakta tillsammans med den finske forskaren, Björn Stenbacka, som visar att bl a SKF och finansmannen och miljardären Melker Schörling har gjort investeringar i formel 1.

Upptäckt av Bräck och Elgh

Dessutom har Hexagon, Securitas och Volvo Trucks satsat i Formel 1, men de är inte involverade i Marcus Ericssons team Alfa Romeo Sauber, vilket kan tyckas anmärkningsvärt.

Svenska SKF har samarbetat med Formel 1 giganten Scuderia Ferrari sedan slutet av 1940-talet. Det är samtidigt ett av de längsta tekniska partnerskapen i sporten. Men frågan är om det finns andra svenska företag involverade? I synnerhet som Marcus Erikssons satsning under drygt tio år har kostat ett stort antal miljoner.

Svensken som nu lämnar F1 för Indy Racing League 2019, har finansierat sin styrning med pengar från svenska intressen, men finansiärerna har inte framträtt officiellt.

Sedan Kenny Bräck och Eje Elgh och Kenny Bräck upptäckte och lanserade Marcus Ericsson har behovet av åtskilliga miljoner varit stort. De hittade investerare, men de har velat vara anonyma.

Dubbelt Schörling

Förutom Wallenbergdominerade SKF fanns det ytterligare tre företag med svenska intressen med i kategorin officiell sponsor eller partner i F1 2018. Volvo Trucks förság McLaren med lastbilar. Arrangemanget bygger av allt att döma på ett avtal med Volvo Trucks UK. Alfa Romeo Sauber, som Ericsson kört för i år, har ett motsvarande avtal med det privat schweiziska åkeribolaget Thomann Nutzfahrzeuge.

IT-teknikföretaget Hexagon, men affärsmannen Melker Schörling, fanns med som officiell partner i Formel 1 stallet Red Bull Aston Martin. Dessutom, det fjärde svenska företaget var Securitas, där Melker Schörling AB är storägare. Securitas hade en roll som Formel 1 seriens säkerhetspartner.

- Däremot har Alfa Romeo Sauber inte lockat svenska företag, förutom som ”tysta” partners bakom Marcus Ericsson, påpekar Björn Stenbacka.

Om det fanns få svenska så är det anmärkningsvärt att det fanns ännu färre finska företag med säsongen 2018. Det enda var det familjeägda mångbranschföretaget Wihuri som har ett långvarigt samarbetsavtal med Valtteri Bottas. Men när Bottas flyttade över från Williams till Mercedes AMG Petronas följde Wihuri med. Däremot valde svetstillverkaren Kemppi att tacka för sig.

Även när Kimi Räikkönens körde Ferrari saknades partners från Finland. När Räikkönen byter till Alfa Romeo Sauber sänks tröskeln för finländska företag, men någon rusning är knappast att vänta.

Danske Kevin Magnussen får också nöja sig med att finansieras med medel från andra än danska bolag. Inte ett enda danskt bolag fanns med i F1 2018.

Kanske något överraskande dominerar USA när det gäller antalet sponsorer och partners. Över 40 företag med amerikanska ägare var delaktiga undersäsongen 2018. Företag som Bell, Honeywell, HP, Tommy Hilfiger, Microsoft, IBM, AT&T, Symantec, PPG och Boeing prydde F1-stallens bilar. Det bör påpekas att ingen förare med amerikanskt pass körde i serien. Mercedes AMG Petronas är det stall som lockat flest USA företag.

Brittiska företag är föga överraskande synliga i sporten. Det fanns så många som 30 brittiska företag gjorde satsningar. På tredje plats kom Italien med 16 företag. Schweiz och Japan delade fjärdeplatsen med 14 företag vardera. Femma var Tyskland med 12 företag.

Få ryska företag

I sporten finns också ett antal företag som är involverade via flera dotterbolag. Ett exempel är franska lyxvaruföretaget LVMH, eller Moèt Hennessy Louis Vuitton S.A. Företaget finns med i

sporten via dotterbolagen Hublot, Tag Heuer, Veuve Cloquot och Moet Chandon. Miljardärfamiljen Slim i Mexico står bakom hemmaföraren Sergio Perez via fyra olika företag; Claro, Infinitum, Telcel och Telmex.

Anmärkningsvärt är att det finns få ryska och kinesiska företag i F1. I fjol fanns endast sex kinesiska och två ryska företag i sporten. Däremot var ryske miljardären Serguei Beloussov involverad i tre bolag via IT-säkerhetsföretaget Acronis, för övrigt registrerat i Schweiz.

Björn Stenbacka jobbar för Sports Telecom, som driver forskning av olika slag och där för övrigt Stefan "Lill Lövis" Johansson, som själv har en bakgrund som racerförare, en av grundarna.

auto motor & sport

19. Michael Schumacher fyller 50 – här är familjens uttalande

Erik Söderholm

2019-01-03, 18:13

Den 3 januari fyller F1-legendaren Michael Schumacher 50 år. Sedan han råkade ut för en skidolycka 2013 har omvärlden inte fått veta många detaljer om hur han mår, förutom att han har en allvarlig huvudskada.



Inför födelsedagen gör hans familj ett uttalande:

"Ni kan vara säkra på att han tas om hand på bästa sätt. Vi gör allt vi kan för att hjälpa honom. Var snälla och förstå att vi följer Michaels önskan om att låta känsliga detaljer om hans hälsa förbli privata", lyder uttalandet.

50-årsdagen firas bland annat genom att familjen släpper en app där fans kan se detaljer från racingkarriären i ett "virtuellt museum". Michael Schumacher vårdas i sitt hem i Schweiz.

På sin 45-årsdag för fem år sedan samlades Schumacherfans från hela världen för att hylla F1-hjälten.

Michael Schumacher vann totalt 91 lopp, varav 72 tillsammans med Scuderia Ferrari, under sin F1-karriär. Även om sista säsongen kördes hos Mercedes är det Ferrari som Michael Schumacher främst förknippas med. Hos Ferrari stannade Schumacher under 1996–2006, totalt elva säsonger, och han blev världsmästare 2000, 2001, 2002, 2003, och 2004.

Olyckan beskrevs inledningsvis som en "mindre hjärnskakning" men i efterhand framkom det att Michael Schumacher gick omkull så illa att han for med huvudet före in i en klippa. Enligt läkarna var det hjälmen som räddade livet på honom i själva smällen, men Michael Schumacher fick trots hjälmen livshotande blödningar i hjärnan.



Positiva besked om Michael Schumacher: ”Uppmuntrande tecken”



Nu kan du köpa Michael Schumachers Mercedes E 55 AMG



Erik Söderholm

SLUT